



Explications sur les modifications à l'ADR pour 2027

Les annexes A et B de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR ; RS 0.741.621) sont mises à jour tous les deux ans pour prendre en compte les nouvelles connaissances en matière de sécurité, les progrès techniques et les nouveaux produits. Les Parties contractantes à l'ADR ont la possibilité de rejeter l'ensemble des modifications. Il n'est pas possible de rejeter uniquement certaines parties.

Le projet actuel de modifications compte plus de 40 pages. Il est publié en français et anglais sur le site de la CEE-ONU¹ (voir document 1.1 « Modifications ADR 2027 »). Les explications ci-dessous en présentent les aspects les plus significatifs.

Exemptions liées aux quantités transportées

La note « a » du tableau 1.1.3.6.3 permettant de transporter certaines marchandises de la catégorie de transport 1 dans une quantité maximale de 50 kg est supprimée. La quantité maximale totale par unité de transport est réduite à 20 kg et s'aligne sur la quantité applicable aux autres marchandises de cette catégorie. Une mesure transitoire vaut jusqu'au 31 décembre 2030. Elle permet notamment aux entreprises transportant des matières explosibles couvertes par cette note de se doter de véhicules EX (véhicule avec homologation spéciale pour le transport de matières explosives ; 1.6.1.61).

Classification

Les nouveaux Nos ONU 3561 Chlorophénols, corrosifs, toxiques, solides, n.s.a. (non spécifié par ailleurs²) et 3562 Chlorophénols, corrosifs, solides, n.s.a. sont introduits dans le tableau du chapitre 3.2. Le No ONU 2020 devient « Chlorophénols toxiques, solides, n.s.a. » et le No ONU³ 2021 « Chlorophénols toxiques, liquides, n.s.a. ».

Pour les Nos ONU 2348 (acrylates de butyle stabilisés) et 2862 (pentoxyde de vanadium), de nouvelles rubriques pour le groupe d'emballage II sont introduites en plus de celles existantes pour le groupe d'emballage III.

Le danger corrosif est ajouté aux Nos ONU 1040, 1041 et 3300 et le danger toxique au No ONU 1727. Les dangers toxique et corrosif sont ajoutés au No ONU 2372.

La rubrique actuelle du No ONU 3536 est réorganisée en trois rubriques distinctes : 3536 Batteries au lithium ionique installées dans des engins de transport, 3563 Batteries au lithium métal installées dans des engins de transport et 3564 Accumulateurs au sodium ionique installés dans des engins de transport.

Les Nos ONU 2857 et 3358 pour le transport des machines frigorifiques s'appliquent également aux dispositifs de chauffage.

La procédure pour la classification des échantillons de matières énergétiques est complétée (2.1.4.3.2 et 2.1.4.3.3).

Des clarifications pour la classification des batteries hybrides comportant des piles au lithium ionique et des piles au sodium ionique sont introduites (disposition spéciale 410).

¹ Voir document ECE/TRANS/WP.15/274 sur <https://unece.org/adr-2025-files>.

² Désignation applicable à des matières ou mélanges qui ne sont attribués à aucune rubrique spécifique et qui sont donc classés sous une rubrique collective générale.

³ Un numéro ONU est un numéro d'identification à quatre chiffres permettant d'identifier de manière univoque une matière ou un objet dangereux dans le transport de marchandises dangereuses. Il est attribué par les Nations Unies et est harmonisé au niveau mondial. Le numéro ONU sert à déterminer clairement, indépendamment de la langue ou du nom commercial, les dangers que présente une matière et les prescriptions applicables à son transport.

Adaptation des conditions de transport

Les fûts en plastique à dessus amovible contenant plus de 5 l et pas plus de 20 l de mélanges affectés au No ONU 3082 avec moins de 1% de matières très toxiques pour l'environnement aquatique sont partiellement exemptés des épreuves de performance du chapitre 6.1 jusqu'au 31 décembre 2034 (1.6.1.59).

Le transport en citerne du No ONU 3553 Disilane n'est plus autorisé et les conditions de transport en citerne du No ONU 2372 (1,2-di-(diméthylamino)-éthane) sont modifiées pour tenir compte des dangers de toxicité et de corrosivité.

Transport des déchets

Les fûts et GRV (grand récipient pour vrac) de plus de 150 l dans lesquels subsistent de petites quantités de résidus peuvent être transportés pour élimination ou recyclage même si la durée d'utilisation prévue au 4.1.1.15 ou la date d'expiration du dernier contrôle périodique est dépassée. Cette possibilité est limitée à certaines matières des classes 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 et 9, et est soumise à des exigences supplémentaires (4.1.1.11.2).

En cas de transport en citernes, s'il est impossible de mesurer la quantité exacte de déchets sur le lieu de chargement, la quantité devant figurer dans le document de transport peut être estimée. Ceci vaut dorénavant pour tous les types de citerne mais reste limité à certaines matières (5.4.1.1.3.2).

Récipients à pression

Les récipients à pression agréés par le Département des transports des USA (DOT), importés conformément au 1.1.4.7.1, peuvent être transportés vers une installation d'élimination dans les mêmes conditions que celles prévues pour les récipients à pression ADR (reprise des conditions des 4.1.6.10 à 4.1.6.13 dans le paragraphe 1.1.4.7.3).

L'intervalle du contrôle périodique des bouteilles de gaz de pétrole liquéfié fabriquées selon la norme EN 14140 peut être étendu à 15 ans avec l'accord de l'autorité compétente (instruction d'emballage P200 (12) 1.3).

Les exigences pour les récipients à pression de secours sont actualisées. La contenance maximale est remplacée par une limite du produit pression-volume d'épreuve. Les récipients doivent être marqués avec la contenance en eau utilisable, la pression d'épreuve et le produit pression-volume maximum jusqu'au 31 décembre 2030 (1.2.1, 1.6.2.25, 6.2.3.11.2, 6.2.3.11.4).

Citernes, véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)

Les dispositifs de refroidissement sont inclus dans la définition d'équipement de service des citernes au 1.2.1, ce qui aligne la définition pour les citernes conformes au chapitre 6.8 avec celle pour les citernes conformes au chapitre 6.7.

Des exigences pour les circuits et les boîtiers de commutateurs électriques montés sur les citernes sont introduites en cas d'installation de chauffage électrique (6.8.2.2.12 et 6.8.2.2.13).

Lors du contrôle périodique des véhicules-batteries et des CGEM, il n'est pas nécessaire d'effectuer une épreuve d'étanchéité des éléments qui ont déjà subi une telle épreuve lors du contrôle initial, s'il peut être vérifié visuellement que ces éléments et leurs fermetures n'ont pas été démontés avant le montage du véhicule-batterie ou du CGEM (6.8.3.4.13).

Les exigences pour les citernes mobiles construites en plastique renforcé de fibres (PRF) sont actualisées au chapitre 6.9. Des prescriptions pour la conception et la fabrication des équipements de service en PRF sont introduites (6.9.3). Les citernes dont le marquage correspond aux dispositions du chapitre 6.9, mais qui ont été agréés dans un pays n'étant pas Partie contractante à l'ADR, ou agréés conformément au chapitre 6.10 du Code IMDG, peuvent également être utilisées pour le transport selon l'ADR (nota 3 au début du chapitre 4.2).

Normes

Les références aux normes (EN) ISO 4706, 7866, 10297, 11114, 11515, 11623, 14246, 17871, 18119 et 22434 pour les récipients à pression sont mises à jour pour prendre en compte leurs versions actualisées (chapitre 6.2, 1.6.2.23). Les références aux normes ISO 1496 et 11114 pour les citernes mobiles et les conteneurs pour vrac (chapitres 6.7 et 6.11, 1.6.1.60, 1.6.4.69) ainsi qu'à la norme ISO 535 pour les emballages en carton sont également actualisées (chapitres 6.1, 6.5 et 6.6).

La colonne (3) « Prescriptions auxquelles la norme est conforme » des tableaux de normes 6.2.4.1 et 6.8.2.6.2 est supprimée.

Marquage des engins de transport

Les engins de transports dans lesquels sont installées des batteries au lithium ou des batteries au sodium ionique (Nos ONU 3536, 3563 et 3564) doivent porter des panneaux orange indiquant le numéro d'identification du danger et le numéro ONU (5.3.2.1.4). Cette prescription s'aligne sur celle déjà valable pour le transport ferroviaire.

Les très grands conteneurs-citernes (> 40'000 l) destinés au transport des gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous doivent être marqués d'une bande orange (5.3.5 et disposition TM6 au 6.8.4).

Documentation

Les consignes écrites sont mises à jour au 5.4.3. Les anciennes consignes écrites peuvent être utilisées jusqu'au 31 décembre 2027 (1.6.1.58).

Pour les batteries au lithium et les batteries au sodium ionique défectueuses, emballées selon l'instruction d'emballage P911 ou LP906, l'expéditeur doit communiquer au chargeur et au transporteur la description des conditions d'utilisation et de transport. La description doit être jointe au document de transport (disposition spéciale 680).

Si le certificat d'agrément des remorques se trouve sur la remorque en un lieu sûr et protégé des intempéries, il n'est pas nécessaire de le conserver dans la cabine de conduite (nota au 8.1.2.2).

Formation

Les paragraphes 1.3.1 et 1.3.2 sont adaptés afin que le terme « personnes » englobe les personnes qui n'ont pas d'employeur ou travaillent à leur propre compte. L'obligation de tenir des relevés s'étendent également à ces personnes, sauf si les intervenants cités au chapitre 1.4 conservent les relevés (1.3.3, 1.10.2.4).

Les principes de la formation à distance et de l'apprentissage en ligne des conducteurs et conductrices sont définies au chapitre 8.2. La formation initiale peut être dispensée en présentiel, par une formation à distance ou par une combinaison des deux (8.2.2.4.3). La formation de recyclage peut être dispensée en présentiel, par une formation à distance, par un apprentissage en ligne ou par une combinaison de ces modes. Toutefois, la partie théorique ne doit pas être entièrement dispensée sous forme d'apprentissage en ligne (8.2.2.5.4). Les travaux pratiques individuels doivent toujours être dispensés en présentiel. Les autorités compétentes restent libres de définir des exigences plus précises.

Construction et agrément des véhicules

L'utilisation de caméras et moniteurs visés par le Règlement ONU No 46 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules à moteur en ce qui concerne le montage de ces dispositifs*) est autorisée, même si les véhicules ont un dispositif de mise hors tension des circuits électriques. Toutefois, un dispositif de commande supplémentaire doit être installé à l'extérieur de la cabine de conduite (9.2.2.8.2).

Les véhicules à moteur et les remorques doivent être équipés d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques conformément au Règlement ONU no 141 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système de surveillance de la pression des pneumatiques*). Cette exigence est valable pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2027 (9.2.9).

Les exigences pour la protection arrière des véhicules sont actualisées (9.7.6, 9.8.5). Elles contiennent des précisions sur l'installation des dispositifs requis par le Règlement ONU No 58 (*Dispositifs arrière de protection anti-encastrement*). Les véhicules immatriculés pour la première fois ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 2029 qui ne sont pas conformes à ces prescriptions peuvent encore être utilisés (1.6.5.29, 1.6.5.30).

Dispositions en cours d'élaboration

La suppression du double agrément pour les citernes conformes aux chapitres 6.7 et 6.8, la refonte de la disposition spéciale 666 pour le marquage des véhicules transportés en tant que chargement, la mise à jour de mesures transitoires, l'actualisation des normes EN ainsi que d'autres prescriptions pour la

construction des véhicules seront discutées au printemps 2026. Les textes définitifs seront connus en mai 2026.